Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2700**
15. Wahlperiode 15. 03. 2004

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung der im Dezember 2002 vorgenommenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

A. Problem und Ziel

Die Diplomatische Konferenz der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), die vom 9. bis 12. Dezember 2002 in London stattfand, hat eine Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sowie einen ausführenden Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen beschlossen, wodurch der vorbeugende Schutz der Schifffahrt vor terroristischen Anschlägen durch ein internationales Regelungswerk gewährleistet werden soll. Dieses Regelungswerk, das nach Artikel 59 Abs. 2 des Grundgesetzes durch Gesetz innerstaatlich umgesetzt worden ist, bedarf zu seiner vollen Wirksamkeit der Anpassungen des innerstaatlichen Rechts.

Ausführend zu regeln sind aufgrund des internationalen Vorschriftenwerkes insbesondere technische Voraussetzungen wie die an Bord mitzuführenden Navigationssysteme und Ausrüstungen, die Stammdatendokumentation, die Festlegung des Alarmsystems sowie die dabei für Unternehmen und Schiffsführung sich ergebenden Verpflichtungen sowie operative Voraussetzungen wie die Zulassung und der Einsatz von Beauftragten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Unternehmen der Seeschifffahrt, die Festlegung von Gefahrenstufen, die Festlegung von zuständigen Verwaltungen zur Umsetzung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die Verfahrensweisen im Zusammenhang mit Risikobewertungen und Plänen zur Gefahrenabwehr an Bord der Schiffe. Diese Bereiche müssen, soweit der Bund angesprochen ist, unter Einschluss der Zuständigkeitsregelungen teilweise gesetzlich geregelt werden. Im Übrigen müssen die gesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen geschaffen werden, damit die erforderlichen Detailregelungen, die sich durch ihren technischen Regelungsgehalt auszeichnen, im Wege der Verordnung festgesetzt werden können.

Bei Gelegenheit der Rechtsetzung wird auch weiterem Änderungsbedarf Rechnung getragen.

Neben den Änderungen von Bundesrecht wird eine Anpassung des Landesrechts, insbesondere im Hinblick auf die Hafenanlagen, erforderlich sein.

Parallel zum Erlass des Artikelgesetzes werden Verordnungen ausgearbeitet, deren Erlass jedoch die Inkraftsetzung des vorliegenden Gesetzes zur Voraussetzung haben.

B. Lösung

Erlass eines Artikelgesetzes, mit dem mangels eines der Abwehr äußerer Gefahren im Schiffsbereich gewidmeten Spezialgesetzes einzelne Gesetze geändert werden müssen, um den völkerrechtlichen Verpflichtungen innerstaatlich volle Wirksamkeit verleihen zu können. Schwerpunkt des Artikelgesetzes ist die Änderung des Seeaufgabengesetzes, das die Zuständigkeit des Bundes im Bereich der Seeschifffahrt regelt und dazu die wesentlichen Verordnungsermächtigungen enthält. Durch Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes werden Teilbereiche der Gefahrenabwehr zum Regelungsgegenstand dieses bisher nur der technischen Schiffssicherheit gewidmeten Gesetzes gemacht.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Die Umsetzung der Maßnahmen des Ausführungsgesetzes wird Kosten beim Bund und den Ländern verursachen. Der Bund muss besonders fortzubildendes Fachpersonal zur Verfügung stellen, beispielsweise für die Erteilung von Genehmigungen, von Zeugnissen für verifizierte Pläne zur Gefahrenabwehr auf Schiffen, Zertifizierung von anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr (RSO), für die Einrichtung eines „Point of Contact“ mit 24-stündiger Bereitschaft und zur Annahme und Absendung von Informationen aus und in eine Kommunikationskette. Dabei lassen sich die voraussichtlichen tatsächlichen Kosten derzeit noch nicht exakt abschätzen, da viele Detailfragen noch nicht abschließend geklärt sind. Fest steht folgender Mehrbedarf:

- Im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), als der zuständigen Behörde für Schifffahrtsfragen des ISPS-Codes („Administration“), werden für die übertragenen Aufgaben zehn Planstellen im Einzelplan 12 im Haushaltsjahr 2004 zur Verfügung gestellt.
- Für den Betrieb einer Zentralen Kontaktstelle („Point of Contact“) auf Bundesebene wird zurzeit mit sechs Planstellen kalkuliert, die durch Einsparungen im Einzelplan des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gedeckt werden. Weitere Kosten entstehen für Beschaffung, Betrieb und Unterhaltung der verkehrstechnischen Einrichtungen.

Dem Bund entstehender Mehrbedarf sowohl an Personal als auch an Haushaltsmitteln wird gegen Einsparung in gleicher Höhe in den entsprechenden Einzelplänen berücksichtigt.

Die Küstenländer rechnen für ihre Aufgaben nach groben Kalkulationen mit Kosten in Höhe von 3,5 Mio. Euro für das Jahr 2004 zuzüglich notwendiger Investitionskosten für geforderte Eigensicherungsmaßnahmen. Weitere, von der öffentlichen Hand zu tragende, Kosten entstehen voraussichtlich im Rahmen von Kontrollmaßnahmen durch die Wasserschutzpolizeien der Länder.

Der öffentlichen Verwaltung entstehen durch erhöhten Prüfaufwand zusätzliche Kosten, die nach Möglichkeit durch die Schaffung von neuen Gebührentatbeständen in der noch zu erlassenden Verordnung abgemildert werden sollen. Das Gesetz als solches hat keine Auswirkungen für die Haushalte der Länder und Kommunen. Derartige Kosten werden sich jedoch durch Vollzugsmaßnahmen

aufgrund des zur Erfüllung der internationalen Verpflichtungen erforderlichen Erlasses landesrechtlicher Regelungen ergeben.

E. Sonstige Kosten

Eine Studie der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung der neuen Sicherheitsmaßnahmen die internationale Schifffahrt mindestens 1,3 Mrd. US-Dollar kostet, wozu noch weitere 730 Mio. US-Dollar an jährlichen Betriebskosten hinzuzurechnen sind.

Bezogen auf die deutsche Seeverkehrswirtschaft bedeutet dies nach einer ersten Einschätzung seitens der Wirtschaft, dass auf deutsche Reeder durch diese Gesetzgebung Kosten in Höhe von 55 Mio. Euro für das Jahr 2004 und in den Folgejahren 34 Mio. Euro zukommen würden.

In den Häfen sind in gleicher Weise Eigensicherungsmaßnahmen durch die Eigentümer bzw. Betreiber der Anlage durchzuführen. Als Folge des Gesetzes entstehen für die Seeverkehrswirtschaft Kosten unter anderem durch die obligatorische Einführung von Beauftragten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen, in Schifffahrtsunternehmen und Hafenbetrieben und die Erstellung und Durchführung von Risikobewertungen und zur Gefahrenabwehr für Schiff und Hafenanlage. Weiterhin wird die Durchführung von Gutachten zur Risikobewertung und darauf aufbauend die Erstellung von Plänen zur Gefahrenabwehr für Schiff und Hafenanlage verpflichtend.

Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Kostenbelastung aufgrund der gleichen Verpflichtungen ausländischer Staaten wettbewerbsneutral auswirken wird. Zur Sicherstellung der Wettbewerbsneutralität der Kostenbelastung wird sich die Bundesregierung international dafür einsetzen, dass die völkerrechtlich begründeten Verpflichtungen zur Gefahrenabwehr nicht als Vorwand zur Subventionierung missbraucht werden.

Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 15. März 2004

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung der im Dezember 2002 vorgenommenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 20. Februar 2004 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung der im Dezember 2002 vorgenommenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Seeaufgabengesetzes

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), zuletzt geändert durch Artikel 240 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 wird nach Nummer 12 der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und werden folgende Nummern 13 und 14 angefügt:

   „13. die Einrichtung und Überwachung der zur Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Schiffsverkehrs erforderlichen Sicherungssysteme, insbesondere im Sinne der Kapitel XI-1 und XI-2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), das zuletzt nach Maßgabe des Gesetzes vom 22. Dezember 2003 (BGBl. 2003 II S. 2018) geändert worden ist, einschließlich der Festlegung der Anforderungen an Eignung und Befähigung des hierfür in den Bereichen Schiff und Unternehmen einzusetzenden Personals, sowie die Erteilung der mit diesen Sicherungssystemen verbundenen Genehmigungen, Zeugnissen und Beratungen;

   14. die zur Umsetzung des Kapitels XI-2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See erforderliche Festlegung der Gefahrenstufen für Schiffe."

2. Dem § 3 Abs. 1 Satz 2 werden folgende Sätze angefügt:

   „Sie nehmen auch die Aufgaben der Stelle nach der Regel 6 Absatz 2.1 und der Kontaktstelle nach der Regel 7 Absatz 2 des Kapitels XI-2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See wahr. Eine Zuständigkeit nach den Sätzen 2 und 3 besteht nur, soweit die Beamten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zugleich auf der Grundlage von § 4 Abs. 3 mit den dort genannten Aufgaben betraut sind."

3. § 5 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

      aa) Die Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

         „1. nach § 1 Nr. 4, soweit es sich um nautische Systeme, Anlagen, Instrumente und Geräte, Funkanlagen sowie Haftungsbescheinigungen handelt und sie diese Aufgaben nicht in einer Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 1 in Verbindung mit § 9c auf eine andere zuständige Stelle übertragen werden".

      bb) In Nummer 4a wird die Angabe „oder nach Maßgabe von § 9e" gestrichen.

      cc) Nach Nummer 4a wird folgende Nummer 4b eingefügt:

         „4b. nach § 1 Nr. 13, soweit nicht in diesem Gesetz, in einer Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 2 oder § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 oder auf Grund einer Verwaltungsvereinbarung mit den Ländern eine andere zuständige Stelle bestimmt ist,".

   b) Absatz 2 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

      „Bei Erfüllung der Aufgaben nach § 1 Nr. 13 kann sich das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie der Hilfe der von Deutschland anerkannten Organisationen bedienen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung die Einzelheiten zum Anerkennungsverfahren und zu den Eignungskriterien für anerkannte Organisationen zu regeln. Bei der Erfüllung seiner sonstigen Aufgaben kann das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sich bei Bedarf geeigneter Stellen mit deren Zustimmung bedienen."

4. Nach § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

   „§ 5a

   Die Aufgabe nach § 1 Nr. 14 wird durch das Bundesministerium des Innern wahrgenommen; es kann die Aufgabe auf eine ihm nachgeordnete Behörde übertragen. Vor Festlegung der Gefahrenstufen 2 und 3 soll sich die zuständige Behörde mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ins Benehmen setzen."

5. § 6 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird durch folgende Absätze 1 bis 4 ersetzt:

      „(1) Die See-Berufsgenossenschaft führt die Aufgaben des Bundes nach § 1 Nr. 4 aus, soweit deren Durchführung nicht nach § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder in einer Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 1 in Verbindung mit § 9c einer anderen Stelle übertragen ist. Für Betriebssicherheitsorganisationssysteme oder Sportfahrzeuge nimmt die See-Berufsgenossenschaft die in Satz 1 genannten Aufgaben wahr, wenn diese nicht durch Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 1 oder 2 einer anderen Stelle übertragen sind.

      (2) Die See-Berufsgenossenschaft bedient sich bei den ihr zugewiesenen Angelegenheiten der Schiffs-

technik einschließlich der überwachungsbedürftigen Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 7 des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes vom 6. Januar 2004 (BGBl. I S. 2), bei der Festlegung des Freibords sowie bei ihren Überwachungsmaßnahmen im Ausland der Hilfe des Germanischen Lloyds, soweit diese Aufgaben nicht bereits auf der Grundlage der in Abschnitt D Nr. 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz genannten Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20) in ihrer jeweils geltenden Fassung von einer anerkannten Organisation zu erfüllen sind.

(3) Außerdem führt die See-Berufsgenossenschaft die Aufgaben des Bundes nach § 1 Nr. 6 aus, die ihr durch Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 1 übertragen sind.

(4) Die See-Berufsgenossenschaft untersteht bei der Durchführung der Aufgaben nach den Absätzen 1 bis 3 der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Umfang und Art der Durchführung seiner Aufsicht bestimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit."

b) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 5.

6. § 9 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3 werden die Wörter „von gewerblich genutzten Wasserfahrzeugen bis zu einer Rumpflänge von 24 Metern sowie" durch die Wörter „von Wasserfahrzeugen, insbesondere" ersetzt.

b) In Nummer 7 werden nach dem Wort „Inkraftsetzung" die Wörter „und Ausführung" eingefügt und nach dem Wort „Fassung" die Wörter „unter Einschluss der Regelungen über die Abwehr äußerer Gefahren für die Schifffahrt" angefügt.

c) Nach Satz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Soweit sich die Verordnung nach Nummer 7 auf Maßnahmen zur Abwehr äußerer Gefahren für den Schiffsverkehr bezieht, ist sie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern zu erlassen."

7. § 9e wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung des Flaggenrechtsgesetzes

Das Flaggenrechtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3140), zuletzt geändert durch Artikel 53 des Gesetzes vom 21. August 2002 (BGBl. I S. 3322), wird wie folgt geändert:

1. Die Bezeichnung des 4. Unterabschnittes des Ersten Abschnittes wird wie folgt gefasst:

„4. Flaggenführung, Schiffsname und IMO-Schiffsidentifikationsnummer".

2. Nach § 9 wird folgender § 9a eingefügt:

„§ 9a

(1) Der Eigentümer hat dafür zu sorgen, dass an einem Seeschiff im Sinne des § 9 neben dem Namen entweder am Heck oder auf beiden Seiten des Schiffsrumpfes in Übereinstimmung mit Kapitel XI-1 Regel 3 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), das zuletzt nach Maßgabe des Gesetzes vom 22. Dezember 2003 (BGBl. II S. 2018) geändert worden ist, deutlich sichtbar die IMO-Schiffsidentifikationsnummer angebracht ist, sofern eine derartige Nummer vergeben ist.

(2) Der Eigentümer hat außerdem dafür zu sorgen, dass die zusätzliche Markierung entsprechend Kapitel XI-1 Regel 3 Absatz 4.2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See angebracht ist.

(3) Das Verfahren zum Anbringen der IMO-Schiffsidentifikationsnummer an Seeschiffen, die aus einem anderen Werkstoff als Holz oder Metall hergestellt sind, muss von der Flaggenbehörde genehmigt werden."

3. Nach § 12 wird folgender 7. Unterabschnitt eingefügt:

„7. Stammdatendokumentation

§ 13

(1) Für jedes Seeschiff im Sinne von Kapitel XI-1 Regel 5 Absatz 1 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, das zur Führung der Bundesflagge berechtigt ist, wird bei der Flaggenbehörde eine lückenlose Stammdatendokumentation geführt, welche die nach Kapitel XI-1 Regel 5 Absatz 3 bis 5.2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See erforderlichen Angaben enthält.

(2) Über die lückenlose Stammdatendokumentation wird von der Flaggenbehörde eine Bescheinigung ausgestellt. Diese ist an Bord des Seeschiffes mitzuführen."

4. § 16 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden in Nummer 2 das Wort „oder" durch ein Komma und in Nummer 3 der Punkt am Ende durch das Wort „oder" ersetzt und die folgende Nummer 4 angefügt:

„4. entgegen § 13 Abs. 2 Satz 2 die dort genannte Bescheinigung nicht mitführt."

b) In Absatz 2 wird nach Nummer 1 folgende neue Nummer 1a eingefügt:

„1a. entgegen § 9a Abs. 1 oder 2 nicht dafür sorgt, dass die IMO-Schiffsidentifikationsnummer oder die zusätzliche Markierung angebracht ist,".

c) Folgender neuer Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Flaggenbehörde."

5. § 22 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 1 werden nach den Wörtern „die Anbringung der Namen“ die Wörter „und der IMO-Schiffsidentifikationsnummer“ eingefügt.

   b) In Nummer 6 wird nach Buchstabe g der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe h angefügt:

      „h) das Führen der Stammdatendokumentation nach § 13 Abs. 1,“.

   c) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 angefügt:

      „7. die Einzelheiten zur Erhebung, Einrichtung und Führung der Stammdatendokumentation nach § 13 Abs. 1 und die dabei sich ergebenden Verpflichtungen.“

Artikel 3

Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes

Das Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert durch die Artikel 1 und 2 der Verordnung vom 8. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2465, 2766), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 1 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

   „Zu den Schiffssicherheitsregelungen im Sinne des Satzes 1 gehören auch die internationalen Vorschriften, die die Abwehr äußerer Gefahren regeln, soweit auf diese Vorschriften in Übereinstimmung mit den nachfolgenden Bestimmungen in der Anlage Bezug genommen ist.“

2. Dem § 8 werden die folgenden Absätze 3 und 4 angefügt:

   „(3) Der Schiffseigentümer hat dafür zu sorgen, dass die Vorschriften über die Abwehr äußerer Gefahren auf dem Schiff durch den Schiffsführer und die Schiffsbesatzung eingehalten werden können. Er hat sicherzustellen, dass das Schiff mit den dafür vorgeschriebenen Navigations- und Alarmsystemen ausgestattet und jeweils ein ausgebildeter Beauftragter für die Gefahrenabwehr in seinem Unternehmen und auf dem Schiff bestellt und eingesetzt ist und dass diese ihre Aufgaben in Übereinstimmung mit den einschlägigen Vorschriften wahrnehmen können. Der Schiffseigentümer hat den erforderlichen Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff zu erstellen, welcher die Befehlsgewalt des Schiffsführers hervorhebt. An der Erfüllung dieser Aufgabe darf der Schiffsführer nicht durch Verpflichtungen gehindert werden, die sich aus dem Beschäftigungsverhältnis ergeben.

   (4) Der Schiffsführer ist vorbehaltlich der zuständigen Behörden für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff verantwortlich und hat dabei die Einhaltung der entsprechenden Verpflichtungen sicherzustellen. Dazu zählen insbesondere die Verpflichtungen nach dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und dem Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, soweit sie die Gefahrenabwehr durch den Kapitän betreffen.“

3. In § 14 Abs. 1 werden nach den Wörtern „gemeinschaftsrechtlicher Änderungen und Ergänzungen“ die Wörter „sowie weiterer gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften mit Regelungen über die Hafenstaatkontrolle“ eingefügt.

4. Die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz wird wie folgt geändert:

   a) Abschnitt A wird wie folgt geändert:

      aa) Nach der Textziffer I.0.8 wird folgende Textziffer I.0.9 angefügt:

         „I.0.9 Änderungen vom Dezember 2002

         Angenommen am 12. Dezember 2002 durch Entschließung 1 der Konferenz der Vertragsregierungen (BGBl. 2003 II S. 2018)“.

      bb) Nach der Textziffer VII wird folgende Textziffer VIII angefügt:

         „VIII. Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (BGBl. 2003 II S. 2018)“.

   b) Im Abschnitt C wird nach der Textziffer I.5 folgende Textziffer I.6 angefügt:

      „I.6 Zu Regel XI-2/1, 2, 4-8

      Teil B des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen: Hinweise zu Kapitel XI-2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der jeweils geltenden Fassung und des Teils A dieses Codes (VkBl. 2004 S. 32).“

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Allgemeiner Teil

Das Gesetz dient der innerstaatlichen Umsetzung der auf der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO), die vom 9. bis 12. Dezember 2002 in London stattgefunden hat, beschlossenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sowie des damit verbundenen Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen. Ziel dieser Regelungen ist die Gewährleistung des vorbeugenden Schutzes der Schifffahrt vor terroristischen Anschlägen.

Dieses Regelungswerk bedarf zu seiner vollen Wirksamkeit der Anpassung des innerstaatlichen Rechts. Auf der Ebene des Bundes geht es dabei

- um die Bestimmung der Zuständigkeit für die Wahrnehmung der Aufgaben, die nach dem internationalen Regelungswerk erfüllt werden müssen und
- um die Erweiterung der Verordnungsermächtigungen, damit die erforderlichen Detailregelungen, die durch ihren technischen Regelungsgehalt gekennzeichnet sind, im Wege der Verordnung festgesetzt werden können.

Ausführend zu regeln sind aufgrund des internationalen Vorschriftenwerkes insbesondere

- technische Voraussetzungen wie die an Bord mitzuführenden Navigationssysteme und Ausrüstungen, die Stammdatendokumentation, die Festlegung des Alarmsystems sowie die sich dabei für Unternehmen und Schiffsführung ergebenden Verpflichtungen,
- operative Voraussetzungen wie die Zulassung und der Einsatz von Beauftragten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Unternehmen der Seeschifffahrt, die Festlegung von zuständigen Verwaltungen zur Genehmigung, Beobachtung und Qualitätsüberwachung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die Verfahrensregeln im Zusammenhang mit Risikobewertungen, Plänen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und in Hafenanlagen des Bundes.

Besondere Anforderungen an den Gesetzentwurf liegen

- in der Verknüpfung eines auf die technische und betriebliche Schiffssicherheit ausgerichteten und aus Gründen der raschen Umsetzung des technischen Fortschritts beschleunigten Rechtsetzungsverfahrens,
- in einer Materie, die mit dem Schutz vor äußeren Gefahren im Sinne einer Eigensicherung zu tun hat.

Das bedeutet, dass aufgrund der Aufnahme von Vorschriften der Gefahrenabwehr in ein Regelungswerk, das bislang der technischen Schiffssicherheit gewidmet ist, auch der Charakter der nationalen Gesetze, die auf dieses internationale Regelungswerk ausgerichtet sind, etwas geändert werden muss. Die Voraussetzungen einer koordinierten, innerstaatlichen Umsetzung sind demnach auch auf Dauer sicherzustellen.

Die Implementierung des internationalen Regelungswerkes führt zur Änderung mehrerer Gesetze. Zusätzlich besteht noch Rechtsetzungsbedarf im Bereich des Verordnungsrechts. Die Eilbedürftigkeit bedingt ein getrenntes Entwerfen von Verordnungsteil und Gesetzgebung. Andere Laufzeiten beim Erlass des Gesetzes und der darauf aufbauenden Verordnungen erlauben am Ende aber die notwendige Zusammenführung unmittelbar nach Inkrafttreten der notwendigen Ermächtigungsgrundlagen.

Im Zusammenhang mit sich bereits abzeichnendem Rechtsetzungsbedarf, welcher etwa zur innerstaatlichen Umsetzung des Abkommens zur Änderung des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt von 1988 (BGBl. 1990 II S. 449) entstehen dürfte, wird die aus Gründen der Eilbedürftigkeit beim vorliegenden Gesetzesvorhaben zurückgestellte Frage zu beantworten sein, ob nicht Bestimmungen des Seeaufgabengesetzes, die über den Bereich der Schifffahrtspolizei im eigentlichen Sinne hinausgehen, künftig in einem anderen, möglicherweise neuen Gesetz untergebracht werden müssten.

Bei Gelegenheit der Gesetzgebung wird auch anderweitig bestehender Änderungsbedarf befriedigt. Die entsprechenden Regelungen beziehen sich auf die Beauftragung von Klassifikationsgesellschaften für Schiffssicherheitsaufgaben.

Der Bund hat für die schiffsbezogenen Regelungen die Gesetzgebungszuständigkeit gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 Grundgesetz. Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse gemäß Artikel 72 Abs. 2 Grundgesetz erforderlich. Eine effektive Eigensicherung ist nur zu erreichen, wenn für die insoweit notwendigen technischen und operativen Voraussetzungen einheitliche Standards festgelegt werden. Eventuell unterschiedliche Regelungen der Länder in diesem Bereich könnten dazu führen, dass der vorbeugende Schutz der Schifffahrt vor terroristischen Anschlägen innerstaatlich nicht überall gleich wirksam gewährleistet ist. Diese Rechtszersplitterung läge weder im Interesse des Bundes noch der Länder und kann deshalb nicht hingenommen werden. Die bundeseinheitliche Regelung der Eigensicherung steht im Übrigen im engen Zusammenhang mit der bereits bundeseinheitlich geregelten betrieblichen Sicherheit von Schiffen. Durch die umfassende, einheitliche bundesgesetzliche Regelung für den gesamten Bereich der Schiffssicherheit wird eine effektive Gefahrenabwehr erreicht, die im gesamtstaatlichen Interesse liegt.

Schlussbemerkung

Der öffentlichen Verwaltung entstehen durch erhöhten Prüfaufwand zusätzliche Kosten, die nach Möglichkeit durch die Schaffung von neuen Gebührentatbeständen abgemildert werden sollen. Dem Bund entstehender Mehrbedarf sowohl an Personal als auch an Haushaltsmitteln wird gegen Einsparung in gleicher Höhe in den entsprechenden Einzelplänen berücksichtigt.

Das Gesetz als solches hat keine Auswirkungen für die Haushalte der Länder und Kommunen. Derartige Kosten

werden sich jedoch durch Vollzugsmaßnahmen aufgrund der zur Erfüllung der internationalen Verpflichtungen erforderlichen Setzung von Landesrecht ergeben.

Als Folge des Gesetzes entstehen Kosten für die Seeverkehrswirtschaft insbesondere durch die obligatorische Einführung von Beauftragten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen, in Unternehmen und in Hafenanlagen. Weiterhin wird die Durchführung von Risikobewertungen und darauf aufbauend die Erstellung von Plänen zur Gefahrenabwehr für Schiff und Hafenanlage verpflichtend.

Darüber hinaus sind Kommunikationsverfahren vorgesehen, die zusätzliche technische Einrichtungen und weiteres gesondert aus- bzw. fortzubildendes Personal in den zuständigen Verwaltungen erforderlich machen, was mit finanziellen Aufwendungen verbunden ist.

Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Kostenbelastung aufgrund der gleichen Verpflichtungen ausländischer Staaten aus SOLAS wettbewerbsneutral auswirken wird.

Zur Sicherstellung der Wettbewerbsneutralität der Kostenbelastung wird sich die Bundesregierung international dafür einsetzen, dass die völkerrechtlich begründeten Verpflichtungen zur Gefahrenabwehr nicht als Vorwand zur Subventionierung missbraucht werden. Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)

Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (SeeaufgG) stellt für die Zuständigkeit der Bundesbehörden auf der Grundlage der Artikel 87 und 89 des Grundgesetzes in diesem Bereich das zentrale Gesetz dar, wobei der Schwerpunkt der Zuständigkeit im Bereich der Schifffahrtspolizei liegt. Damit ist die Abwehr der vom Schiffsverkehr ausgehenden Gefahren gemeint.

Zu Nummer 1

Die über die traditionelle Schifffahrtspolizei hinausgehenden Maßnahmen zur Abwehr äußerer Gefahren zum Schutze der Schifffahrt, welche Gegenstand der angenommenen Änderungen des SOLAS-Übereinkommens sind, erfordern eine Erweiterung der Zuständigkeit der maßgeblichen Bundesbehörden. Diese Erweiterung der Bundeskompetenz wird durch die neuen Nummern 13 und 14 bei § 1 vorgenommen.

Nach Abschnitt 7 Teil A des ISPS-Codes sind die Schiffe verpflichtet, sich nach der von den Vertragsstaaten festgelegten Gefahrenstufe zu richten. Zur Festlegung der Gefahrenstufe muss im Ausführungsgesetz eine innerstaatliche Zuständigkeit begründet werden. Zur Erreichung einer bundeseinheitlichen Anordnung der Gefahrenstufen für Schiffe macht der Bund von seiner Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 GG Gebrauch und gibt sich insofern zugleich durch die Regelung im Seeaufgabengesetz nach Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 GG die Zuständigkeit zur Festlegung der Gefahrenstufe. Wird eine Gefahrenstufe festgelegt sind die Schiffe verpflichtet, die im Plan zur Gefahrenabwehr des Schiffs für die jeweilige Gefahrenstufe festgelegten Maßnahmen nach Abschnitt 7 Teil A Nr. 2 ff. des ISPS-Codes Teil A durchzuführen.

Zu Nummer 2

Durch die Ergänzung von § 3 wird klargestellt, dass die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung entgegen des zu weit gefassten Wortlauts der bestehenden Regelung nur Befugnisse nach § 1 Nr. 3 Buchstabe a und b haben, wenn deren Bediensteten die Stellung von Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft nach § 4 Abs. 3 zugewiesen wurde.

§ 3 Satz 2 stellt klar, dass die sich aus Regel 6 Absatz 2.1 und der Regel 7 Absatz 2 des Kapitels XI-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See ergebenden Aufgaben als Aufgaben im Sinne des § 1 Nr. 13 Seeaufgabengesetz des Entwurfs von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wahrgenommen werden.

Zu Nummer 3

Durch Ergänzung von § 5 wird klargestellt, dass zur Erfüllung dieser weiteren Aufgabe des Bundes nach § 1 Nr. 13 das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die zuständige Behörde ist, sofern nicht durch ausdrückliche anderweitige Regelungen im Wege der Verordnung eine andere Behörde zuständig sein wird. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann sich dabei der Hilfe von in Deutschland anzuerkennenden Organisationen zur Gefahrenabwehr bedienen. Die Einzelheiten über das Verfahren zur Anerkennung wird durch Rechtsverordnung geregelt. Dabei sollen grundsätzlich die schon jetzt für den Bereich Schiffstechnik anerkannten Stellen Berücksichtigung finden. Eine mögliche Bund-Länder-Vereinbarung mag zu einer Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei der Länder führen.

Im Übrigen werden redaktionelle Klarstellungen vorgenommen.

Zu Nummer 4

Mit dieser Ergänzung wird klargestellt, dass die Aufgabe der Festlegung der Gefahrenstufen eine Aufgabe des Bundesministeriums des Innern ist, da hier ein unmittelbarer Bezug zu polizeilichen Maßnahmen in Form der Beurteilung, Bewertung und Transformation der jeweils geltenden Gefährdungslage in eine Gefahrenstufe im Sinne der SOLAS-Regelungen besteht. Das Bundesministerium des Innern kann diese Zuständigkeit auf eine ihm nachgeordnete Behörde delegieren, soweit gewährleistet ist, dass eine entsprechend fachlich und sachlich ausgestattete Behörde diese Aufgabe wahrnimmt. Um zu gewährleisten, dass verkehrliche und wirtschaftliche Belange des Seeverkehrs vor Festlegung der erhöhten Gefahrenstufen 2 und 3 in ausreichendem Maße berücksichtigt werden, ist eine Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgesehen.

Zu Nummer 5

Durch Änderung von § 6 wird in Übereinstimmung mit dem EG-Recht, insbesondere der Richtlinie 94/57/EG über ge-

meinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden vom 22. November 1994 (ABl. EG Nr. L 319 S. 20) in der Fassung der Änderungs-Richtlinie 2001/105/EG vom 19. Dezember 2001 (ABl. EG 2002 Nr. L 19 S. 9) und unter Berücksichtigung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs im Binnenmarkt klargestellt, dass die besondere Beauftragung des Germanischen Lloyds für Schiffssicherheitsaufgaben des Bundes nur für die Aufgabenbereiche der Schiffstechnik in Betracht kommt, die nicht bereits durch besondere, richtlinienkonforme Vereinbarungen vom Bund auf anerkannte Organisationen (Klassifikationsgesellschaften) übertragen worden sind. Dazu gehören die Tätigkeit des Germanischen Lloyds als technischer Berater des Bundes in internationalen Organisationen und Gremien im Bereich der Schiffstechnik und im Rahmen der Unfallprävention. Bei Gelegenheit der Änderung wird § 6 in weitere Absätze untergliedert, was die Lesbarkeit erleichtert.

Zu Nummer 6

Da der Charakter des SOLAS-Übereinkommens durch die auf die Gefahrenabwehr bezogenen Änderungen etwas modifiziert worden ist, muss die Verordnungsermächtigung des § 9 Abs. 1 Nr. 7 zur Umsetzung weiterer entsprechender SOLAS-Änderungen angepasst werden. Außerdem soll aufgrund dieser Verordnungsermächtigung die Ausführung und nicht die bloße Umsetzung durch Verordnung ermöglicht werden. Diese Ergänzung dient der Klarstellung der Rechtslage.

Wegen des engen Zusammenhangs zur polizeilichen Gefahrenabwehr und der Zuständigkeit des Bundesministeriums des Innern zur Festlegung der Gefahrenstufe ist beim Erlass einer Verordnung mit Bezug zur Abwehr von Gefahren von außen das Einvernehmen des Bundesministeriums des Innern herbeizuführen.

Zu Nummer 7

§ 9e kann aufgehoben werden, da die Datenübermittlungsregelungen des Bundesdatenschutzgesetzes, insbesondere der im Jahre 2001 eingefügte § 4b BDSG, auch für grenzüberschreitende Datenübermittlungen im Anwendungsbereich des Seeaufgabengesetzes einen angemessenen Ausgleich der betroffenen öffentlichen und privaten Interessen ermöglichen und daher von den allgemeinen Regelungen abweichende bereichsspezifische Vorschriften nicht erforderlich sind.

Zu Artikel 2 (Änderung des Flaggenrechtsgesetzes)

Durch Änderung des Flaggenrechtsgesetzes, der noch ergänzender Regelungen in Verordnungen hinzutreten müssen, können zwei entscheidende Punkte des SOLAS-Regelungswerks innerstaatlich ausgeführt werden, nämlich die Bestimmungen über die IMO-Schiffsidentifikationsnummer und die lückenlose Stammdatendokumentation.

Zu den Nummern 1 und 2

Die bereits existierende IMO-Schiffsidentifikationsnummer, die nach jetziger internationaler Rechtslage für jedes Schiff ausgestellt wird, soll nunmehr in Übereinstimmung mit der Verpflichtung nach Regel 3 von Kapitel XI des SOLAS-Übereinkommens zur leichteren Identifizierbarkeit und damit auch zur Sichtkontrolle des Schiffes deutlich sichtbar am Heck oder am Rumpf des Schiffes, von den anderen Markierungen wie dem Schiffsnamen deutlich abgehoben, angebracht werden. Diese IMO-Schiffsidentifikationsnummer ist über die gesamte Lebensdauer des Schiffes und damit auch bei Namenswechsel mit diesem unabänderlich verbunden.

Zu Nummer 3

Die Regel 5 von Kapitel XI des SOLAS-Übereinkommens sieht eine lückenlose Auflistung der das Schiff betreffenden Vorgänge und Eigentumsverhältnisse vor, die für die Identifizierung des Schiffes und seiner bisherigen und aktuellen Verwendung von Bedeutung sind. Die Dokumentation ist von der zuständigen Verwaltung für jedes Schiff auszustellen und dann an Bord des Schiffes zur Erleichterung der Kontrolle mitzuführen. Bei Flaggenwechsel ist eine Übergabe von Abschriften der das Schiff betreffenden Unterlagen durch die bisher zuständige Behörde an die nunmehr zuständige Schifffahrtsbehörde und die neuen Eigentümer vorgesehen.

Die entsprechenden Verpflichtungen sollen grundsätzlich auch im Falle eines befristeten Ausflaggens anwendbar sein, wobei allerdings im Rahmen der Gestattung zur Ausflaggung die Flaggenbehörde eine abweichende Verpflichtung begründen kann, die insbesondere dann angezeigt ist, wenn der andere Staat seinen Verpflichtungen nach SOLAS nachkommt.

Zu Nummer 4

Das Zuwiderhandeln gegen die wesentlichen Verpflichtungen von Schiffseigner und Schiffsführer in diesem Bereich wird als Ordnungswidrigkeitstatbestand ausgestaltet. Außerdem wird generell klargestellt, dass die Ordnungswidrigkeiten nach dem Flaggenrechtsgesetz von der Flaggenbehörde geahndet werden; dies ist gemäß § 27 der Flaggenrechtsverordnung das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Die genaueren verfahrensmäßigen Vorschriften werden in der Flaggenrechtsverordnung oder einer neuen Verordnung zu regeln sein, weshalb eine entsprechende Verordnungsermächtigung vorgesehen ist.

Zu Artikel 3 (Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes)

Das Schiffssicherheitsgesetz ist das maßgebliche Gesetz, mit dem internationale Sicherheitsbestimmungen üblicherweise innerstaatlich anwendbar gemacht werden, indem an den Staat adressierte völkerrechtliche Verpflichtungen, soweit möglich, als individuelle Pflichten von Schiffseigentümer und Schiffsführer ausgestaltet werden. Diese Transformation von völkerrechtlichen Verpflichtungen in individuelle Verhaltenspflichten erfolgt durch die Aufnahme entsprechender Regelungen in die Aufzählung der Anlage zu diesem Gesetz, die durch Verordnung aufgrund der bestehenden Ermächtigung geändert werden kann.

Zu Nummer 1

Der auf die Gefahrenabwehr bezogene Charakter der SOLAS-Änderungen erfordert auch eine Anpassung des Schiffssicherheitsgesetzes, da in diesem Bereich bislang nur schiffssicherheitstechnische Vorschriften eine Rolle spielen. Nunmehr werden auch im beschränkten Umfang Vorschriften über die Gefahrenabwehr zum Bestandteil dieses Gesetzes gemacht.

Zu Nummer 2

Die Einbeziehung dieser der Gefahrenabwehr dienenden Vorschriften in das der technischen Schiffssicherheit dienende Regelungswerk wird vor allem durch die Ergänzung von § 8 vorgenommen, mit dem die wesentlichen Verpflichtungen des Schiffseigentümers und auch des Schiffsführers zur Gefahrenabwehr, die sich aus den neuen SOLAS-Bestimmungen ergeben und in der Tat mit der technischen Schiffssicherheit und dem sicheren Schiffsbetrieb im engen Zusammenhang stehen, zum Bestandteil der Verpflichtungen nach diesem Gesetz gemacht werden. Dabei handelt es sich um die Verpflichtung nach Kapitel V Regel 19 von SOLAS über die an Bord mitzuführenden Navigationssysteme und Ausrüstung und die nach Kapitel XI-2 Regel 6 von SOLAS vorzuhaltenden Alarmsysteme und die Gefahrenabwehr auf dem Schiff. Zusätzlich wird der Schiffseigentümer zur Einhaltung von Kapitel XI-2 Regel 4 und 5, die zur Beachtung der einschlägigen Bestimmungen des Codes verpflichten, angehalten. Dies betrifft vor allem die Verpflichtung zur Bestellung eines Gefahrenbeauftragten jeweils auf dem Schiff und im Unternehmen und die Erstellung eines Sicherheitsplans, der insbesondere die Befugnisse des Schiffsführers betont, was im neuen Kapitel XI-2 Regel 8 und ergänzend im ISPS-Code weiter ausgeführt ist.

In den Kategorien des deutschen Rechts bedeutet dies eine Bekräftigung der Bordgewalt (Hoheitsgewalt) des Kapitäns nach den §§ 106 ff. des Seemannsgesetzes. Die zusätzliche Verantwortung, die dem Kapitän bei der Gefahrenabwehr nach dem geänderten SOLAS-Recht als hoheitlichem Vertreter des Flaggenstaates zufällt, unterstreicht dabei die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Staatsangehörigkeitsvorbehalts des Kapitäns nach § 21c der Schiffsoffiziersausbildungsverordnung insbesondere im Bereich der so genannten großen Schifffahrt.

Zu Nummer 3

Die Ergänzung von § 14 steht nicht im unmittelbaren Zusammenhang zur Umsetzung der SOLAS-Änderungen, wenngleich nicht ausgeschlossen ist, dass nach EG-Recht bestimmte Aufgaben in diesem Bereich der Hafenstaatenkontrolle unterworfen werden. Es gibt jedoch schon derzeit elf Regelungswerke der Europäischen Gemeinschaft, die sich auf die Hafenstaatenkontrolle beziehen. Durch die vorgesehene abstraktere Fassung wird auch schon der künftigen Rechtsetzung im Bereich der EG entsprochen, ohne dass jeweils, abgesehen von der Anlage (s. nachfolgend), das Gesetz geändert werden müsste.

Zu Nummer 4

Die Aufführung von völkerrechtlichen Regelungen in der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz bewirkt die Transformation der entsprechenden, grundsätzlich an die Staaten adressierten völkerrechtlichen Verpflichtungen in individuelle Verhaltenspflichten von Schiffseigner und Schiffsführer, wobei die Änderung dieser Anlage in der Regelung durch Verordnung auf der Grundlage von § 15 dieses Gesetzes erfolgt.

Die Einbeziehung der Gefahrenabwehr in das Schiffssicherheitsgesetz durch die hier vorgenommenen Änderungen des operativen Teils dieses Gesetzes erlaubt nunmehr und für die Zukunft die Aufführung von SOLAS-Änderungen in die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz, die auf die Gefahrenabwehr bezogen sind, soweit damit individuelle Pflichten begründet werden.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Diese Bestimmung entspricht dem Artikel 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333